

INFORMATIONEN ÜBER  
**VERSICHERUNGS AUFLAGEN und GESETZESTEXTE**  
BETREFFEND MODELLFLUG



## AEROCLUB - VERSICHERUNG



von *Ing. Roland Dunger, Referat für Umwelt und Öffentlichkeitsarbeit im Österr. Aero-Club*

Nach wie vor kommt es zu Schadensfällen, die durch Doppelfrequenzbelegung verursacht werden. Auf Modellflugplätzen ist dies durch eine vorhandene Frequenztafel geregelt. Probleme gibt es vor allem beim **Fliegen außerhalb von Modellflugplätzen**, z.B. beim Hangflug. Bitte achtet darauf, dass alle sicherheitsrelevanten Regeln eingehalten werden!

**Bevor ein Pilot seinen Sender einschaltet, ist er verpflichtet (Sorgfaltspflicht), sich davon zu überzeugen, ob sein Kanal bereits belegt ist.**

Im Modellfliegermagazin des Österreichischen Aero-Clubs sind in der Vergangenheit Berichte über die erlaubten Frequenzen in Kurzkommentaren erschienen. Auch einige Artikel in ausländischen Modellfachzeitschriften hatten dieses Thema zum Inhalt und trugen dazu bei, die unterschiedlichen Frequenzen für Modellflug auf internationaler Ebene darzustellen. Auf Grund mehrerer Anfragen und für all jene Modellflieger in Österreich, die noch nicht genau über die freigegebenen Frequenzen Bescheid wissen, soll folgende Gesamtübersicht als Orientierungshilfe dienen.

Wie schon berichtet, ist das B-Band in Österreich nicht zugelassen. Trotzdem benützen einige Modellflugpiloten dieses Frequenzband. Bei größeren Personen- und Sachschäden, die gerichtsanhängig werden, kann es zu großen Problemen mit der Versicherung kommen, da Sachverständige vom Gericht beigezogen werden können.

**Die Verwendung der erlaubten Frequenzen ist aus gesetzlichen und versicherungstechnischen Gründen daher unbedingt einzuhalten.**

### Zugelassene Frequenzen für Modellflug in Österreich

Frequenzen im 35 MHz Band <u>ausschließlich</u> für Flugmodelle:			
Frequenzteilbereich	Kanal - Nr.	Frequenzteilbereich	Kanal - Nr.
35,000	260	35,110	71
35,010	61	35,120	72
35,020	62	35,130	73
35,030	63	35,140	74
35,040	64	35,150	75
35,050	65	35,160	76
35,060	66	35,170	77
35,070	67	35,180	78
35,080	68	35,190	79
35,090	69	35,200	80
35,100	70	35,210	281
35,220	282	<b>35 MHz A-Band</b>	

Genehmigt durch BGBl. II - Ausgegeben am 09. Oktober 1998 -Nr. 364/Seite 2603

Generelle Bewilligung: BGBl. II Nr. 98/2001 idgF (neu)

BGBl. II Nr. 85/1998 idgF (alt),

Nutzungsbedingungen und Bemerkungen:

Kanalabstand: 10 kHz; maximal: ERP 0,1 W;

CEPT-Empfehlung ERC/REC 70-03, Annex 8b u. 8a;

Funkschnittstellen LD 010 (neu),

### Frequenzen im 40 MHz Band für Modellbau:

Frequenzteilbereich	Kanal - Nr.	Frequenzteilbereich	Kanal - Nr.
40,665	50	40,685	52
40,675	51	40,695	53

Genehmigt durch BGBl. II - Ausgegeben am 09. Oktober 1998 -Nr. 364/Seite 2607

Generelle Bewilligung: BGBl. II Nr. 98/2001 idgF (neu)

BGBl. II Nr. 85/1998 idgF (alt),

Nutzungsbedingungen und Bemerkungen:

Kanalabstand: 10 kHz; maximal: ERP 0,1 W;

CEPT-Empfehlung ERC/REC 70-03, Annex 8b u. 8a;

Gemeinschaftsfrequenzen;

Funkschnittstellen LD 010 (neu),

Zulassungsvorschrift FTV523 (alt)

Ing. Roland Dunger

*Der Vollständigkeit halber als Zusatz zum Artikel von Ing. Dunger* : in Österreich gibt es außer 35 MHz für Flugmodelle und 40 MHz für alle Modelle noch eine zugelassene Frequenz (27 MHz), die auch für **alle Modelle** erlaubt ist. **Es ist aber NICHT EMPFEHLENSWERT**, auf dieser Frequenz Modellflug zu betreiben da diese - wie 40 MHz - eine Gemeinschaftsfrequenz ist, auf der sowohl ferngesteuerte Flug-, Schiffs- als auch Automodelle betrieben werden können. Diesen Umstand der "Gemeinschaftsfrequenz" sollte man bei der Wahl des Frequenzbandes für Flugmodelle im Hinterkopf behalten.

### Frequenzen im 27 MHz Band für Modellbau:

Frequenzteilbereich	Kanal - Nr.	Frequenzteilbereich	Kanal - Nr.
26,995	4	27,145	19
27,045	9	27,195	24
27,095	14		

Die Farben der obigen Tabellen entsprechen den Kennzeichnungsfarben der Frequenzen.

Im 27 MHz-Band hat jeder Kanal eine eigene Kennzeichnungsfarbe.

## Auszug aus dem österreichischen LUFTFAHRTGESETZ (LFG) Betreffend Modellflug

### II. ALLGEMEINE LUFTVERKEHRSREGELN

#### A. Allgemeines

§ 3. Betrieb von Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät  
(Überschrift gem. Art. IZ. 2 BGBl. Nr. 659a/1974)

**(1)** Luftfahrzeuge dürfen nur von solchen Personen geführt oder technisch bedient werden, die

1. jene gültigen Ausweise und Berechtigungen bzw. – bei Militärluftfahrern – Befähigungen haben, welche nach den Luftfahrt-Personalvorschriften für ihre Tätigkeit vorgesehen sind, und die sich

2. Gewissenhaft mit den für ihre Tätigkeiten maßgebenden Vorschriften, Verfahren und Bedienungseinrichtungen vertraut gemacht haben.

(2) Wer sich durch die Einwirkung von Alkohol, Drogen, Suchtgiften, infolge von Müdigkeit, Erregung, geistigen oder körperlichen Mängeln oder aus anderen Gründen in einem beeinträchtigten Zustand befindet, darf keine Tätigkeit als Flugbesatzungsmitglied an Bord eines Luftfahrzeuges ausüben.

(3) Luftfahrzeuge dürfen im Fluge nur verwendet werden, soweit keine Zweifel an ihrer Lufttüchtigkeit für die jeweilige Verwendung bestehen. Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät dürfen nur auf solche Weise betrieben werden, daß weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges oder Luftfahrtgerätes darf keine größere Behinderung oder Belästigung, insbesondere kein größerer Lärm verursacht werden, als es der ordnungsgemäße Betrieb des Luftfahrzeuges bzw. des Luftfahrtgerätes unvermeidbar mit sich bringt. Bei Flügen mit Zivilluftfahrzeugen darf im österreichischen Hoheitsgebiet kein Überschalllärm verursacht werden (Art. I Z. 2 BGBl. Nr. 659a/1974).

(4) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Zivilluftfahrtgerät (wie Drachen, Fesselballone, Flugmodelle, Raketen und dergleichen) in Höhen von 150 m über Grund aufwärts, innerhalb des Schutzbereiches eines Zivilflugplatzes (§§ 35 bis 42 der Zivilflugplatz-Verordnung 1972), über dicht besiedelten Gebieten, über feuer- oder Explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien oder unter Umständen, unter denen mit einem Überfliegen der Bundesgrenze gerechnet werden muß, ist nur mit Zustimmung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zulässig. Solche Zustimmungen dürfen nur erteilt werden, soweit die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet erscheint. Sie sind insoweit mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und gegen Widerruf zu erteilen, als diese mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist (Art. I Z. 1 BGBl. Nr. 20/1983).

(5) Die Bestimmungen des Abs. 4 gelten für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Zivil-Luftfahrtgerät innerhalb von militärischen Kontrollzonen und militärischen Flugplatzverkehrszonen mit der Maßgabe, daß dieser nur mit Zustimmung der nächsten Militärflugleitung zulässig ist (Art. I Z. 2 BGBl. 20/1983).

### 3.1. Befugnis zum Betrieb

3.1.1. Begriff der Luftfahrzeuge: im § 2 LVR (§ 11 LFG): der Begriff umfasst sowohl Zivil- als auch Militärluftfahrzeuge, Luftfahrtgerät: § 22 LFG.

II/2/2 6. Erg.Lfg.

---

## I. Luftfahrtgesetz – LFG

### Modellflüge

#### § 129. Modellflüge.

(1) Für Modellflüge ist unbeschadet der Bestimmungen der §§ 22 und 23 eine Bewilligung erforderlich. Außerhalb von Sicherheitszonen gilt dies nur, wenn das Gewicht des Flugmodells 25 kg übersteigt.

(2) Zuständig zur Erteilung der Bewilligung ist

a) innerhalb von Sicherheitszonen die zur Festlegung der Sicherheitszone zuständige Behörde (§ 87)

b) außerhalb von Sicherheitszonen der Landeshauptmann.

(3) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn durch den Modellflug öffentliche Interessen nicht gefährdet werden können. Die Bestimmungen des § 128 Abs. 4 gelten sinngemäß.

Sicherheitszonen = große Flughäfen, sog. Einflugschneisen

---

## B. Luftfahrtgerät.

### § 22. Begriffsbestimmung.

(1) Luftfahrtgerät ist ein zur technischen Ausrüstung oder zum Betrieb eines Luftfahrzeuges bestimmtes, in das Luftfahrzeug nicht eingebautes Gerät oder ein Gerät, das selbständig im Fluge verwendet werden kann, ohne Luftfahrzeug (§ 11) zu sein. Luftfahrtgerät sind insbesondere Startgeräte, Drachen und Fesselballone.

(2) Militärisches Luftfahrtgerät ist Luftfahrtgerät, das ausschließlich der Landesverteidigung dient. Alles übrige Luftfahrtgerät ist ziviles Luftfahrtgerät.

§ 23. Ziviles Luftfahrtgerät.

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit durch Verordnung zu bestimmen, ob und inwieweit ziviles Luftfahrtgerät einer Zulassung durch die Austro Control GmbH bedarf und die gemäß § 21 Abs. 1 zu erlassenden Verordnungen auf ziviles Luftfahrtgerät anzuwenden sind. Hierbei sind die technischen Anforderungen, die an ziviles Luftfahrtgerät zu stellen sind, die über dieses zu führenden Vormerkungen und die Zeitabstände und Voraussetzungen der periodischen Nachprüfung festzulegen.

§ 24. Militärisches Luftfahrtgerät.

Militärisches Luftfahrtgerät darf nur verwendet werden, wenn und solange seine Betriebssicherheit gewährleistet ist.

---

## II. Teil: Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät.

### A. Luftfahrzeuge.

#### § 11. Begriffsbestimmung.

**(1)** Luftfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (zum Beispiel Flugzeuge, Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (zum Beispiel Luftschiffe und Freiballone) sind.

**(2)** Militärluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines Militärluftfahrzeuges tragen. Alle übrigen Luftfahrzeuge sind Zivilluftfahrzeuge.

**(3)** Als im Fluge befindlich gilt:

a) ein Luftfahrzeug schwerer als Luft von dem Zeitpunkt an, in dem Kraft für die eigentliche Abflugsbewegung verwendet wird, bis zur Beendigung der eigentlichen Landungsbewegung,

b) ein Luftfahrzeug leichter als Luft vom Zeitpunkt der Loslösung von der Erdoberfläche bis zur Beendigung des neuerlichen Festmachens auf ihr.

---

### MODELLFLUGVERSICHERUNGEN IHRE ABSICHERUNG GEGEN SCHADENSFORDERUNGEN

Um sich gegen alle Eventualitäten abzusichern, ist der Abschluss einer Versicherung speziell für den Modellflug zu empfehlen. Sie haben 4 Möglichkeiten:

1. Sie werden Mitglied in einem Modellflugverein. Dort ist zwar eine Mitgliedsgebühr zu entrichten, dafür wird aber ein Modellfluggelände mit allen nötigen Einrichtungen zur Verfügung gestellt. Hier wird neben der Mitgliedsgebühr ein Aero-Club Beitrag (als Dachverband) eingehoben, der aber wesentlich niedriger ist als der einer Einzelmitgliedschaft (siehe Pkt.2) und die gleiche Versicherung beinhaltet. Hinweis: bei 99,9% der Vereine wird eine einmalige - so genannte "Aufnahmegebühr" - verlangt. Dies ist als Beteiligung an der Errichtung des Flugplatzes, dessen Erhaltung sowie der bisher geleisteten Arbeitsleistung der Mitglieder zu sehen.
2. Sie werden Einzelmitglied beim Österreichischen Aero-Club. Diese Mitgliedschaft beinhaltet eine Modellflugversicherung mit einer sehr hohen Deckungssumme. Nachteil: Sie sind zwar versichert und können als Aero-Club Mitglied (theoretisch) auf jedem, dem Aero-Club angeschlossenen Vereinsflugplatz fliegen. Voraussetzung dafür ist aber eine Bewilligung des jeweiligen Vereinsvorstandes, die meist nur gegen Gebühr und zeitlich begrenzt erteilt wird.
3. Sie können bei großen Modellbaufachgeschäften (z.B. bei Lindinger oder Schweighofer) eine Modellflugversicherung abschließen. Ob man Sie dann aber auf Modellflugplätzen fliegen lässt, ist fraglich und von den jeweiligen Vereinssatzungen abhängig. Die meisten Vereine bestehen auf einer Mitgliedschaft im Aero-Club.
4. Normalerweise ist in einer Haushaltsversicherung eine geringe Schadensabdeckung bei Modellfluggtätigkeiten inkludiert. Die Betonung liegt hier auf "gering". Also nur ein Notbehelf. Es können aber spezielle Versicherungen für den Modellflug abgeschlossen werden, die vermutlich in den höheren Preisklassen angesiedelt sind. Außerdem haben Sie das selbe Problem in Bezug auf Modellflugplätze wie bei Pkt. 3.